

MEMORIA DEL TRABAJO FIN DE GRADO

Los seguros marítimos en el comercio exterior canario (1760-1790).
(Marine insurance in foreign trade (1760-1790)).

Autora: D^a. Gara Alejandra Salazar Allgaier

Tutor: D. Antonio M. Macías Hernández

Grado en Administración y Dirección de Empresas
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES
Curso Académico 2013 / 2014

LUGAR Y FECHA

La Laguna, a 8 de Septiembre de 2014

D. Antonio M. Macías Hernández, catedrático de Historia e Instituciones Económicas de la Universidad de la Laguna,

CERTIFICA:

Que la presente Memoria de Trabajo Fin de Grado titulada *Los seguros marítimos en el comercio exterior canario (1760-1790)*, presentada por la alumna Gara Alejandra Salazar Allgaier y realizada bajo mi dirección, reúne las condiciones exigidas por la Guía Académica de la asignatura para su defensa.

Y para que así conste y surta los efectos oportunos, firmo la presente en La Laguna, a ocho de septiembre de dos mil catorce.

El tutor



Fdo: Antonio M. Macías Hernández

ÍNDICE

Resumen.....	pág. 4
Abstract.....	pág. 4
Introducción.....	pág. 5
1. El seguro marítimo: naturaleza y significado.....	pág. 6-10
1.1. Descripción del seguro: características del contrato	
1.2. Origen histórico y su papel destacado en la expansión atlántica	
1.3. Significado macroeconómico del seguro: balanza de servicios	
1.4. Importancia del seguro en el modelo económico insular	
2. La Firma Comercial Cologan.....	pág. 10-11
3. La Contabilidad de la Firma Cologan.....	pág. 11
4. Análisis descriptivo.....	pág. 12-16
5. Conclusiones.....	pág. 17
6. Bibliografía.....	pág. 17-18
7. Apéndices.....	pág. 19-32
7.1. Apéndice estadístico A	
7.2. Apéndice estadístico B	

RESUMEN

En este trabajo abordaremos el comercio exterior de Canarias entre 1760 y 1790, centrándonos en los seguros marítimos contratados durante este periodo. Estudiaremos los datos de aseguración marítima obtenidos de los libros de cuentas de la firma comercial *Cólogan*, radicada en el Puerto de la Cruz, y que puede considerarse la principal compañía comercial que operaba en las islas durante este período. Trataremos, en primer término, el marco legal de los seguros marítimos, realizando una caracterización de los mismos a nivel general. Y en relación con este punto, cabe aludir también a la importancia de la aseguración marítima en el modelo económico insular. El segundo apartado aclara el perfil biográfico de los miembros de la firma de comercio *Cólogan*, y el siguiente las fuentes consultadas para la elaboración de la base de datos de los seguros marítimos. Tales fuentes son los asientos contables referidos al seguro anotados en los libros de cuentas (Diarios) de *la casa del comercio Cologan*. Finalmente, se analizan los datos de aseguración elaborados a partir de estos asientos contables, siendo estos datos incluidos en dos apéndices estadísticos.

ABSTRACT

In this work we address the foreign trade of the Canary Islands between 1760 and 1790, focusing on the marine insurance contract during this period. Study the maritime assurance data obtained from books of accounts Cologan commercial firm, based in Puerto de la Cruz, and can be considered the main trading company operating in the islands during this period. Try, first, the legal framework of marine insurance, making a characterization of them overall. And on this point, it should also refer to the importance of maritime assurance in the insular economic model. The second section explains the biographical profile members *Cólogan* trading firm, and the following sources consulted for the development of the database of marine insurance. These sources are referred to the insurance listed in the books of accounts (Journals) trade house Cologan accounting entries. Finally, data assurance made from these accounting entries are analyzed, and these data in two statistical appendices.

INTRODUCCIÓN

Ya desde la segunda colonización castellana, donde se pretendía la puesta en valor del archipiélago debido a su papel como economía de enclave en el proyecto africanista de las potencias ibéricas, el principal motor económico de las islas se basaba en el comercio con el exterior, es decir, en la fuerza exportadora del Archipiélago mediante productos como el azúcar o el vino, cuyos destinatarios principales eran los mercados europeos y americanos. Estas exportaciones ayudaron a amortizar la deuda contraída por la primera colonización y contribuyeron a generar un cierto ahorro-inversión para el crecimiento isleño. De modo que el modelo isleño se basaba en una economía de servicios vinculada al comercio internacional, registrando la balanza de pagos isleña ingresos y débitos de las economías europeas, permitiendo a su vez estos ingresos la importación de productos textiles provenientes de Europa. En referencia a esto cabe mencionar que en la mayor parte de análisis y estudios realizados no se ha abordado con los instrumentos adecuados esta actividad mercantil, ya que apenas se hace referencia a la balanza de pagos canaria en lo que respecta a esta actividad.

Y de lo anterior se deduce que la aseguración marítima de mercancías y dinero tuvo una gran significación, ya que todo debía asegurarse teniendo en cuenta el carácter insular de las islas y su ubicación en un escenario en permanente conflicto con los enemigos del Imperio hispano. En lo que respecta a los elementos que intervienen en dicha actividad mercantil como fletes, seguros marítimos, corretajes, etc., a pesar de que contamos con algunas referencias más al respecto, tampoco se ha abordado con los instrumentos propios que intervienen en esta actividad. De esta considerable significación de la actividad mercantil en las islas, así como de la aseguración de las propias mercancías que se embarcaban en los diferentes navíos con diversos trayectos que abordaremos posteriormente, puede deducirse que este negocio debió ser una actividad que generó pingües ingresos en la balanza de pagos canaria o un coste para nuestra economía que debió sufragar estos servicios. Ahora bien, a pesar de esta importancia indiscutible, el estudio de los seguros marítimos constituye un capítulo aún inédito de nuestra historia económica.

1. EL SEGURO MARÍTIMO: NATURALEZA Y SIGNIFICADO ECONÓMICO

1.1. Descripción del seguro: características del contrato

El seguro marítimo tiene por objeto redistribuir los efectos del riesgo entre las partes firmantes de este tipo de contrato. Además, tiene sus límites, pues no se puede asegurar todo lo que se produzca en un negocio, ya que nos puede llevar a situaciones de fraude o de riesgos morales, muy presentes en la época de nuestro estudio.

Dentro del seguro, hay dos elementos fundamentales: la *póliza* o valor monetario de la mercancía que se asegura, y la *prima* o cantidad que se paga por la póliza que se contrata al asegurar naves, mercancías o dinero. En el caso de haber alguna pérdida en la mercancía asegurada, el contratante recibe una indemnización por el valor de la póliza contratada. Además, con la contratación de una póliza o pago de prima, el asegurador obtiene un premio o de interés por asegurar las mercancías.

A finales del siglo XV y durante el XVI, se elaboró un marco normativo del seguro para la Corona de Castilla y Aragón. Por otra parte, el seguro en la Carrera de Indias era reglamentado por las Ordenanzas del Consulado de Sevilla donde habían pautas de cómo redactar una póliza, y es aquí donde se establecieron dos requisitos para la contratación de seguros: el pacto entre asegurador y asegurado había que hacerlo por escrito, y la escritura había que formalizarla ante un corredor de Lonja. Esto se debe a que hasta finales del siglo XVIII, la prima no se cobraba antes de entrar en vigor el contrato, siendo la forma de pago de dicha prima en función de lo pactado por las dos partes, la cual se encuentra escrita en el contrato. Por ejemplo, en los viajes a América, el asegurado disponía de un plazo de seis meses desde que se formaliza la firma de la póliza para hacer el pago de la prima; en ocasiones, se exigía el pago al vencimiento de los riesgos y, en caso de siniestro, ésta se descontaba de la indemnización. Sin embargo, en los viajes a Europa, la prima se pagaba al contado normalmente.

Las pólizas de seguros solían indicar el nombre de asegurado, la norma vigente en ese periodo, la mercancía que transportaban, la ciudad donde se embarcaba, el nombre del barco, capitán, trayecto, tiempo de duración del seguro, y el premio o tipo de interés. También solían incluir los pactos establecidos entre asegurador y asegurado, haciendo mención que dicho seguro era real, se describían los riesgos que cubría el seguro, duración del riesgo y de la maniobra que requería el barco, si era necesario.

Los aseguradores reconocían el cobro del premio y se comprometían a pagar el siniestro cuando la noticia de la pérdida era cierta, se había notificado de manera fehaciente y cumplido el plazo establecido. Por otra parte, los asegurados renunciaban, en caso de litigio, a su fuero y aceptaban la jurisdicción de los “cónsules del mar”.

Práctica del seguro marítimo en la Edad Moderna

En cuanto al marco jurídico establecido en las Ordenanzas Medievales para el desarrollo del seguro, debemos destacar que, en la zona catalana y a diferencia de Castilla (Consulado de Burgos) o de los puertos atlánticos, el contrato tenía que hacerse ante notario, no siendo necesario registrar oficialmente dicho seguro, aspecto que desapareció en la segunda mitad del siglo XVII con la expansión de las compañías aseguradoras. Aunque en las ordenanzas anteriores (siglo XV) estaba prohibido incluir pactos entre ambas partes (asegurador y asegurado), era una práctica muy utilizada. Por ejemplo, en Mallorca y en caso de siniestro, el asegurado no tenía la obligación de

presentar la póliza de cargo (documento donde se especificaba las mercancías embarcadas).

Las pólizas del siglo XVIII se imprimían, dejando un espacio en blanco para introducir posteriormente los nombres de los contratantes, la cantidad asegurada, el tipo de seguro y la prima correspondiente, añadiendo al final los acuerdos entre aseguradores y asegurados. Cabe mencionar que los mercados de seguros de las plazas de la Península pasaron a ser subordinadas de los mercados de seguros internacionales, asegurándose los barcos más importantes en los mercados de Ámsterdam y Londres. En 1810 aproximadamente, el valor de los riesgos asegurados en Inglaterra rondó los ciento cuarenta millones de libras, siendo el factor determinante para fijar la prima la distancia, de modo que si se producían desviaciones en la ruta, la prima se corregía automáticamente. Otro factor relevante en este tema era el componente estacional, sobre todo en el Atlántico, ya que determinaba el tipo de interés. En lo que se refiere a las embarcaciones, los aseguradores aumentaban o disminuían la prima en función del tipo de embarcación. En épocas de conflicto subía el interés de los la prima y, a su vez, si se viajaba en convoy, se podía experimentar una reducción en la prima. Otro aspecto a tener en cuenta para el aumento o reducción en el coste del seguro era la experiencia de los capitanes y encargados de las embarcaciones, y más aún en épocas de conflictos bélicos.

Los aseguradores extranjeros establecidos en Cádiz firmaron el 22 de enero de 1688 un documento para evitar acciones corruptas en cuanto al comercio del seguro. No debía firmarse ninguna póliza por un importe menor al establecido en los acuerdos. Además, se prohibió contratar pólizas que no incluyeran todos los datos exigidos, como los datos del barco, viaje, o no pagar la prima anticipadamente. Las pólizas debían estar abiertas por los aseguradores de la misma nacionalidad del navío que se aseguraba, y en caso de pérdida o siniestro, colaborar en la defensa de los pleitos.

1.2. Origen histórico y su papel destacado en la expansión atlántica

El seguro marítimo comienza en el siglo XIV en el Mediterráneo (Italia principalmente). La póliza más antigua hasta ahora encontrada se refiere al trayecto Génova-Mallorca, estando estos seguros redactados por notarios. Durante casi un año y medio, en 1429, se redactaron trescientos ochenta pólizas en 104 navíos diferentes, redactadas por un notario de Barcelona (Bartolomé Masons), lo cual nos ayuda a entender el peso de esta actividad aseguradora desde su inicio. Otro trámite conocido en esta época es el conocido “préstamo a la gruesa ventura”, el cual se le concedía a un determinado comerciante para que financiara una expedición comercial, y este comerciante cobraba por ello un premio o tipo de interés más elevado que el del mercado en sí. En el caso de siniestro en la expedición, el asegurador no devuelve el principal, sino la cuantía de los daños, siempre y cuando el siniestro o pérdida no sea total sino parcial. A este préstamo también se le denominada “cambio marítimo”. El objetivo principal era acabar con los fraudes o daños marítimos como puede ser el caso de simular un siniestro, por ello, no estaba permitido contratar un seguro por el total de la carga sino por las tres cuartas partes de la misma, para que así el asegurado tuviera interés en conservar esa carga. Al inicio de este mercado, se prohibió en Barcelona asegurar navíos extranjeros, pero esta situación duró poco, ya que su intención era permitir a los comerciantes catalanes comerciar en barcos extranjeros. Además se modificaron algunas cláusulas, como la de asegurar el total del valor en casos determinados, como el de mercancías de subsistencia destinadas al abastecimiento local.

El Seguro en la Edad Moderna. Ordenanza de Burgos

En 1538 el emperador Carlos V sancionó la primera versión de las Ordenanzas del Consulado de Burgos, y en 1538 se lleva a cabo su segunda redacción. El negocio marítimo de los burgaleses se fundamentaba en la exportación de la lana a Flandes. Los seguros se dividían en varias pólizas cuyo montante total coincidía con el volumen asegurado, suscribiendo los comerciantes alguna de estas pólizas. El armador del buque (o propietario) le pagaba al asegurador (o comerciante) por suscribir dicha póliza y si no se producía un siniestro, el propio asegurador se embolsaba la prima. En caso contrario (de siniestro), el asegurador tendría que pagar la cantidad acordada, aunque este limitaba ésta a las cantidades que quisiera suscribir. Este mercader burgalés aseguraba sus mercancías, además de las de otros mercaderes. Solamente las compañías mercantiles fundadas en la ciudad destinaban una cierta proporción de su capital social al negocio del seguro, garantizándose de esta manera los desembolsos ante posibles siniestros, con lo que en Burgos se dio el tipo de asegurador puramente capitalista. Los corredores eran los aseguradores encargados de correr con los riesgos de los comerciantes, los cuales cobraban una cierta comisión variable que aumentaba en caso de siniestro. El precio de la póliza variaba en función del tipo de mercancía, características del navío, ruta y destino, fecha del viaje, historial del capitán y su tripulación, prestigio del comerciante asegurado, etc.

La Ordenanza de Burgos permitía asegurar hasta un noventa por ciento de la carga, mientras que la de Barcelona un ochenta por ciento. La décima parte asegurada se llamaba “diezmo” del seguro, reflejándose la indemnización en caso de siniestro en la póliza en tantos por ciento del total asegurado. Si la estimación del riesgo superaba a la real, había que devolver esa parte de la póliza que se superaba. En este periodo, los aseguradores buscaban a otro que les asegurase contra los riesgos, y el porcentaje de ese reseguro era inferior al del seguro en sí. En la segunda mitad del siglo XVI, la prima del seguro de las pólizas de Burgos conocieron un aumento en los premios por la inseguridad ocasionada por las guerras con los Países Bajos e Inglaterra, acompañada de la “revolución de los precios” de este periodo.

El Seguro en el comercio con América

El comercio marítimo en el Atlántico y con América tenía muchos peligros ya que los buques no estaban en perfectas condiciones. Entre 1506 y 1555, el veinte ocho por ciento de los navíos que hicieron la ruta de Sevilla-las Indias nunca regresaron por el mal estado de las embarcaciones, la piratería, etc. La situación no experimentó grandes cambios en el siglo XVII, por lo que aumentó la necesidad de asegurar buques y cargamentos. Para evitar los fraudes, se prohibieron los contratos verbales (predominantes en Sevilla), y obligaron a asegurar el navío y la carga por más de dos tercios de su valor.

No obstante, el seguro privado, es decir, sin documento público y, en ocasiones sin ningún tipo de documento, era más barato y cómodo, pero generaba algunos problemas y abusos, y en las Indias los seguros se hacían verbalmente por regla general, ya que no se han encontrado sus pólizas, y los “corredores” no estando inscritos en el registro. También eran típicos otros fraudes, como los relacionados con el riesgo moral, asegurando por un valor superior al justo de la mercancía, el doble aseguramiento o la simple aseguración de barcos y mercancías que no eran propiedad del asegurado, siendo

prohibido por ley en las Ordenanzas de la Casa de Contratación de 1552, cuando se prohibió asegurar por más de dos tercios del valor del barco y mercancías. En el siglo XVI, el precio relativo del seguro rondaba el catorce por ciento del valor asegurado, siendo a finales del siglo XVII, los seguros de viajes sencillos, sin escolta de flota a la Habana, Buenos Aires o Puerto Rico entre un siete con veinticinco y un siete con cincuenta por ciento del valor asegurado. Finalmente, es en el siglo XVIII cuando se introdujo la nueva legislación reguladora de seguros, ante el cambio en la estructura del comercio, encontrándose esta actividad en manos extranjeras.

Orígenes del seguro en Inglaterra

El comercio marítimo adquirió un gran desarrollo en Inglaterra desde finales de la Edad Media. En 1575 se creó una Cámara de aseguramiento, llevando un registro de los seguros para de este modo evitar la doble aseguración de una mercancía o buque. En 1601 se crea un tribunal especializado en seguros, el cual está vinculado a la Cámara. En el siglo XVII, con el crecimiento del comercio inglés, aumentan los agentes de seguros marítimos. Un aspecto importante es la aparición de compañías especializadas, dejando atrás los aseguradores individuales. En 1721 los seguros marítimos se encontraban en manos de tres corporaciones, dos de ellas compañías de seguros por acciones, como *la Royal Exchange* y *la London Assurance*, mientras que la tercera se trataba de una reunión de aseguradores individuales conocida como *la Loyd*, la cual aseguraba el 90% de las pólizas, convirtiéndose en la mayor aseguradora del mundo. A finales del siglo XVIII, aparecieron en el comercio marítimo las compañías de seguros por acciones. En este mismo periodo, Cádiz se consideraba el centro del comercio peninsular, concentrando la mayor parte de las compañías aseguradoras.

1.3. Significado macroeconómico del seguro: balanza de servicios

El principio del seguro consiste en transferir los riesgos de unidades económicas reducidas a otras mayores, considerándose la estimulación de la inversión y la consecución de una mayor equidad y equilibrio económico y social las principales contribuciones socioeconómicas de los seguros, y de esta manera se evitan siniestros como el empobrecimiento. Al estimular la inversión a través de la aseguración de elementos relacionados con la actividad mercantil, ya que estos tienen una participación activa en la importación y exportación de bienes entre las islas y los lugares de origen (sobre todo exportaciones hacia América y partes de Europa), se crea un estímulo para la balanza de servicios isleña, generándose así beneficios en la actividad mercantil y aseguración, además de incurrir en costes para nuestra economía para favorecer este sector.

1.4. Importancia en el modelo económico insular

El modelo económico canario se basaba principalmente en la exportación de productos locales (como el vino) a los mercados de Europa y América, Europa. Por ello, era preciso asegurar las mercancías y navíos que intervenían en esta actividad debido al carácter insular de las islas y su ubicación en un punto de continuo conflicto con los enemigos del Imperio Hispano. Toda carga o navío que partiera de las islas o que llegara

a las mismas debía estar asegurado por cualquier imprevisto que ocurriese en el trayecto. Además, se puede decir que esta aseguración es fundamental debido al elevado peso del comercio exterior en la economía insular.

2. LA FIRMA COMERCIAL CÓLOGAN

La familia Cólógan es conocida en la historia de Canarias y, más concretamente, de Tenerife, debido a la larga trayectoria de esta familia de origen irlandés, cuyos miembros, generación tras generación, han sido principales protagonistas en los contactos económicos y culturales de las Islas con Europa, América y otras partes del mundo.

Todo comenzó en Irlanda a finales del siglo XVII, cuando los enfrentamientos entre los católicos y los protestantes por la sucesión dinástica se agravaron hasta provocar una guerra abierta entre ambos bandos. La batalla de Boyne (1690) marca el declive de las fuerzas católicas, por lo que los puertos del sur de Irlanda, como Waterford, se convierten en el principal punto de emigración de los católicos irlandeses. El principal destino de estas familias irlandesas será el continente europeo y Norteamérica. España recibe el mayor número de inmigrantes irlandeses debido a su monarquía católica y a su comercio atlántico, siendo éste el objetivo más buscado por los irlandeses. Las Islas Canarias son apreciadas por su papel de escala del comercio con las Indias, y Tenerife recibe a un grupo de inmigrantes, los cuales se establecen en el Puerto de La Cruz y de La Orotava, convirtiéndose en el hogar de numerosas familias irlandesas, siendo una de ellas la familia Cólógan.

Estas familias llegan a esta Isla dejando una red de contactos familiares por toda la costa atlántica europea como los Walsh, Cólógan, Fitz-Gerald, Cullen, Barry, Linch, White, etc. Cabe mencionar que algunas familias organizaron una estructura comercial a los pocos años de su llegada, como fue el caso de Bernardo Valois. La familia irlandesa Blanco (White) emigró la mayoría a España, estableciéndose en el sur de Andalucía y en el Puerto de la Cruz en Tenerife. De Irlanda llegó al Puerto de la Cruz en 1740 Juan Cólógan Blanco (White), nacido en Dublín, el cual se casó en el año 1742 con Margarita Teresa Valois y Geraldin, nacida en esta isla. Dos de los hijos de este matrimonio, Tomás y Bernardo Cólógan, integrantes de la primera generación nacida en esta Isla, fueron Alcaldes de esta localidad y se dedicaron a la actividad mercantil como su padre. De la segunda generación de esta familia, dos de los tres hijos de Tomás fueron elegidos para el mandato municipal, Bernardo Cólógan Fállon y Juan Cólógan Fállon, siendo la última Juana Margarita; mientras que el único hijo de Bernardo, Tomás Cólógan Franchi, fue alcalde en varias ocasiones. En cuanto a la tercera generación, cabe mencionar que el descendiente de Bernardo Cólógan Fállon, Tomás Fidel Cólógan y Bobadilla desempeñó cargos de alcaldía en el Puerto de la Cruz.

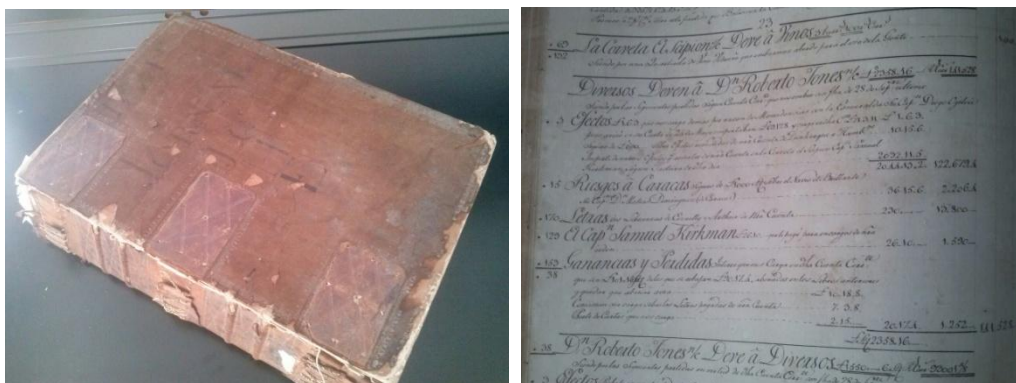
La firma Cólógan exportaba vinos, almendras, orchilla, a Londres, Hamburgo, Bremen, Dunquerque, Filadelfia, Boston, New York, e importaba bienes manufacturados y productos alimenticios para el mercado local o para su reexportación a los puertos coloniales. En esta época, el comercio entre el Archipiélago y algunas colonias inglesas estaba taxativamente prohibido, por lo que la firma se veía obligada a descargar estos efectos en otros puntos, o directamente fingían salir a otro puerto haciendo escala en Tenerife o viceversa. Y el éxito comercial de la firma dependía en buena medida de la información que recibían de su red familiar repartida por todo el Atlántico. Eran estos agentes los que, además, gestionaban la venta y hacían promoción

del vino tinerfeño, ya que dominaban el idioma a la perfección, y mantenían un permanente contacto con Tenerife para seguir la evolución de esos mercados. En resumen, la actividad comercial de la firma se corresponde con la de una economía inmersa en un escenario insular y atlántico.

3. LA CONTABILIDAD DE LA FIRMA CÓLOGAN

Todos los negocios agrícolas, mercantiles, navales y financieros de la firma pueden estudiarse a través de la documentación que los descendientes de esta zaga familiar han depositado en el Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife. Se trata, en primer lugar, de los libros de contabilidad de la firma (Libros diarios, mayores, particulares, libros borradores del diario y del mayor). En el Libro Diario se recogen, como prescribían las normas jurídicas en materia contable (es decir, por partida doble, sin tachaduras, sin hojas ni espacios en blanco), por orden cronológico, todas las operaciones de la actividad económico empresarial, según se van produciendo en el tiempo. Pues bien, los Libros diarios han sido nuestra principal fuente para el estudio de los seguros.

Hemos tomado la fecha del asiento de cada seguro, la cantidad asegurada, la prima y calculado el tipo de interés del seguro. Hemos tenido también en cuenta las plazas aseguradoras, los aseguradores, mercancías aseguradas y los distintos trayectos marítimos cubiertos por los seguros. Toda esta información se ha recogido en dos apéndices estadísticos. En el apéndice A se exponen los seguros referidos al período anterior a la reforma monetaria de 1775, cuando la economía insular contaba con un sistema monetario propio, reflejado obviamente en los asientos contables, al referirse a los reales de vellón de Canarias. Por su parte, el apéndice estadístico B incluye los seguros posteriores a esta reforma, cuando el sistema insular fue sustituido por el de cuño castellano.



Finalmente, la información mercantil de la firma se puede estudiar a través de la correspondencia comercial, pues en la mayor parte de los asientos contables del Libro Diario se mencionan las Cartas alusivas a cada transacción. Desgraciadamente, no hemos tenido tiempo de poder consultar esta relación epistolar en relación con los seguros marítimos.

4. ANÁLISIS DESCRIPTIVO

Para poder analizar los datos recogidos en los libros diarios de la Casa de Comercio Cologan, y poder entender así la actividad comercial referida a los seguros marítimos, hay que estudiar de manera conjunta los datos extraídos en el apéndice A y B, para posteriormente analizar cada parte por separado y ver cómo afecta cada uno de ellos a la aseguración marítima canaria y su importancia en la economía en su conjunto.

Durante el periodo de 1771 al 1790, hemos visto en los cuatro libros de contabilidad correspondientes a estas fechas, con las correspondientes signaturas 209, 210, 213 y 215, un total de ciento noventa y un seguros marítimos con diversos conceptos y trayectos, los cuales tienen un montante final de 25.949.845,97 reales de vellón en cuanto al importe de la póliza se refiere, siendo una cifra muy importante para este mercado, por lo que se puede ver que los seguros tienen un gran peso en la actividad económica tinerfeña.

En estos dos anexos se pueden observar todos los datos tomados en los Libros Diarios mencionados anteriormente, como la fecha del asiento contable, la signatura del mismo, el trayecto, las cartas referidas a dicha transacción, las fechas de las mismas, el buque en el que hacen las rutas, el capitán que lo lleva, la póliza del seguro, la prima del mismo (lo que paga por asegurar el concepto que transportan) y el premio del seguro en el cual se recoge el tipo de cambio de la moneda castellana respecto de la libra esterlina, siendo de sesenta a noventa aproximadamente en el anexo 1, y de noventa y seis a cien en el segundo, y del tipo de interés, que en este periodo ronda el 2 o 3 por ciento aproximadamente.

Para comprender mejor la importancia de los seguros marítimos en la actividad de los Cologan hay que ver los diversos aspectos recogidos en los Libros Diarios por separado, para así analizar tal alcance. Por ello, analizaremos quienes son los aseguradores de dichos seguros, cuál es la plaza aseguradora en cada una de las partidas, cuales las rutas o trayectos que hacía los buques y, por último, los conceptos que recogen esas rutas.

Cuadro 1
Aseguradores.

ASEGURADOR	Nº SEGUROS	%
Roberto Jones	39	20,43%
Eduardo y Jacobo Gough	23	12%
Cologan Tfe	2	1,05%
Burges and Pollard	36	18,86%
Dn. Guill Tomás y Dn. Guill Palgrave	8	4,20%
Cologan Pollard	42	22%
Cologan Pollard and Cooper	40	20,94%
Juan Pedro Merry	1	0,52%

En el cuadro 1 se puede observar que en este comercio marítimo había ocho aseguradores correspondientes al periodo analizado. El asegurador con mayor peso es Cologan Pollard, el cual acaparaba el 22% de la cuota de mercado, haciendo un total

de 42 seguros marítimos de 1771 a 1790, por lo que se considera uno de los aseguradores más importantes para la Casa de Comercio Cologan, a este le sigue Cologan Pollard and Cooper con un 20,94%, luego Roberto Jones con un 20,43%, por debajo de este se encuentra el asegurador Burges and Pollard haciendo un total de 36 seguros durante esos veinte años. Eduardo y Jacobo Gough aseguran un 12% de las cargas, y, por último, los aseguradores de menor peso son Dn. Guillermo Tomás y Don Guillermo Palgrave, Cologan Tenerife y Juan Pedro Merry, los cuales aseguraron muy pocas plazas en este periodo, siendo 8,2 y 1 respectivamente.

Cuadro 2
Plazas aseguradoras y aseguradores

PLAZA ASEGURADORA	Nº PLAZAS	ASEGURADORES	%
Londres	166	6 (Roberto Jones, Burges and Pollard, Dn. Guill. Tomás y Dn. Guill Palgrave, Cologan Pollard, Cologan Pollard and Cooper y Juan Pedro Merry)	86,91%
Cádiz	23	1 (Eduardo y Jacobo Gough)	12,04%
Tenerife	2	1 (Cologan Tfe.)	1,05%

Haciendo referencia al cuadro 2, podemos observar que en esta fecha se registraron tres plazas aseguradoras, las cuales reflejan dónde se hacían estos seguros. Londres era la plaza aseguradora más importante para este comercio, puesto que era un punto estratégico para este negocio marítimo canario, es en esta plaza donde más aseguradores se encontraban, como se puede observar en el cuadro, con un total de seis aseguradores londinenses. Además, se puede decir que esta plaza registró un 86,91% del total de los seguros que se hicieron durante este periodo, siendo una cifra muy importante para la actividad. Cabe mencionar, que en aquel entonces ya era una de las plazas más atractivas para este negocio mercantil, tanto para importaciones como para exportaciones, y que aún hoy en día se sigue considerando la plaza de seguros marítimos más importante del mundo y donde se registra el mayor número de transacciones. Por otra parte, la plaza más importante en España era la de Cádiz, ya que era un punto estratégico para el negocio hispano-colonial; recogió un volumen de seguros de un 12,04%, siendo su único asegurador Eduardo y Jacobo Gough. Otra plaza perteneciente a España que representan un mínimo de seguros es Tenerife, donde solo se hicieron dos seguros en esta época. Es importante mencionar, que aunque Tenerife era una plaza aseguradora que registró solo un 1,05% del total de los seguros, es de ahí de donde salen todas las estrategias de negocios, es decir, la actividad mercantil de seguros es un negocio que se comercializa desde Tenerife, en la Casa de Comercio Cologan, siendo su comerciante de esta isla, lo que había un representante o varios, dependiendo del peso de la plaza aseguradora (como Londres), que se dedicaba a atraer a todos los posibles clientes y eran los encargados de hacer todo los trámites correspondientes a los seguros, además de ser los encargados de repartir toda la mercancía; pero en el fondo,

todas las transacciones se contabilizaban en los libros de contabilidad de la Casa de Comercio Cologan.

Cuadro 3. Rutas

RUTAS	Nº RUTAS	PLAZA
Tfe.-Londres	42	Londres
Tfe.-Cádiz	5	Londres y Cádiz
Rotterdam-Tfe.	6	Londres
Dunkerque-Hamb.	9	Londres
Tfe.-Inglaterra	4	Londres
Londres-Tfe.	2	Londres
Tfe.-Caracas	7	Londres
Hamburgo-Tfe.	7	Londres
Ámsterdam-Tfe.	3	Londres
Tfe.-Guayra	6	Cádiz
Tfe.-Hamburgo	6	Londres
Caracas-Cádiz	2	Tfe.
Havana-Cádiz	1	Cádiz
Havana-Tfe	1	Cádiz
Ruan-Hamburgo	1	Londres
L'Orient-Tfe.	1	Londres
Gantes-Hamb.	1	Londres
Rotterdam-Hamb.	2	Londres
Campeche-Tfe.	2	Cádiz y Londres
Tfe.-L'Orient	4	Londres
Guayra-Tfe.	5	Cádiz
Lille-Hamburgo	1	Londres
Tfe.-Nueva York	3	Londres
Guayra-Cádiz	1	Cádiz
Portsmouth-Lond.	1	Londres
Tfe.-Francia	2	Londres
Tfe.-Baltimor	2	Londres
L'Orient-Bengala	1	Londres
Tfe.-Filadelphia	2	Londres
Tfe.-Plymouth	1	Londres
Tfe.-Havana	1	Cádiz
Corves-Hamb.	1	Londres
Bilbao-Tfe.	1	Londres

Como se aprecia en el cuadro 3, las rutas más importantes hechas en este periodo son las de Tenerife a Londres, ya que como se menciona anteriormente, el punto más importante para esta actividad mercantil es esta plaza, haciendo aproximadamente 42 rutas con este mismo trayecto. Por otra parte, cabe destacar que las rutas que se hacen a La Habana y a Caracas pertenecen a las plazas aseguradoras de Cádiz y Tenerife, que aunque es cierto que tienen un menor peso comparándolas con las de Londres, son importantes para este comercio ya que la mayoría hacen las mismas rutas. Otras rutas importantes, aunque no tanto como las de Londres, son las de Dunkerque a Hamburgo, de Tenerife a Caracas, de Hamburgo a Tenerife, etc. entre otros siendo su plaza aseguradora Londres. Con este cuadro se quiere demostrar nuevamente que la

gran mayoría de los trayectos son en el punto de partida del puerto de Tenerife, con destino a Londres, estando asegurado el buque, cargazón o cualquier otro concepto en Londres, puerto más importante para estas transacciones mercantiles. Otro aspecto importante que debemos mencionar es que en los libros contables se recoge la mayor parte de la información de los trayectos y rutas marítimas, pero como se puede observar en el anexo 1 y 2, hay asientos que están incompletos en cuanto a esta información se refiere, es decir, en algunas partidas de estos seguros no se recoge la ruta que hace ese buque o en el navío en el que transportaban, el nombre del capitán, etc., pero esta ausencia de información no es relevante para el análisis, ya que los datos que no están tomados son superficiales para este estudio.

Cuadro 4. Conceptos

CONCEPTO	TRAYECTO
Frutas a Londres (Dinero)	Tfe.- Hamb., Inglaterra, Cádiz
Efectos (Mercancía)	Rotterdam-Tfe., Corves-Hamburgo, Tfe.-Londres, Tfe.-Hamb., Amsterdam-Tfe., Ruan-Hamb., Lille-Hamb.
Riesgos a Caracas	Tfe.-Guayra, Guayra-Tfe.
Riesgos Cádiz (Cacao)	Tfe.-Londres, Tfe.-Cádiz, Guaira-Cádiz
Dinero y escrituras	Campeche-Tfe.
Retornos	Guayra-Tfe.
Vino	Tfe.-Baltimor, Tfe.-Londres, Tfe.-Francia, Tfe.-Nueva York
Riesgos a L`Orient (vinos)	Tfe.-L`Orient
Hierro	Bilbao-Tfe.
Buque	Tfe.-Plymouth, Dunkerque-Hamb., Amsterdam-Tfe., Tfe.-Londres, Tfe.-Philadelphia
Cargazón	Rotterdam-Tfe.
Géneros	Gantes- Hamb., Hamb.-Tfe.
Riesgos a la Habana	Havana-Cádiz, Habana-Tfe.
Letras a Londres	Tfe.-Londres

El cuadro anterior refleja los diversos conceptos que se recogen en los libros contables que ya se han mencionado. La mayoría de los conceptos tienen una relación directa con las rutas que se mencionan en el cuadro 3, ya que, por ejemplo, “Frutas a Londres” hace referencia a dinero que aseguran y mandan en los buques de Tenerife a Hamburgo, Inglaterra o Cádiz, los que se contabiliza en tal concepto puesto que en este periodo no estaba permitido mandar dinero a otro destino. Los “Riesgos a Cádiz (Cacao) o a Caracas” están ligados a las transacciones hechas con el cacao y casi siempre los destinos son Cádiz, Tenerife o de retorno a La Guaira. Los buques también los suelen asegurar ya que pueden haber ataques de piratas, corsarios o enemigos y perder el buque o lo que es lo mismo, su carga sin llegar al punto de destino, por ello aseguran los navíos y este tipo de seguro está enlazado con los trayectos a Plymouth, Londres, Hamburgo, Filadelfia, entre otros. Con todo esto, se quiere decir que cada trayecto suele hacer el mismo tipo de transacción dependiendo del punto de salida y de llegada de esta ruta, y esto se debe a que todo comerciante de la Casa Cóloman, ubicados en los puertos de destino tienen una relación constante con los comerciantes de Tenerife

y por esta fluidez de información, saben la necesidad de demanda de cada país, por lo que aprovechan la carencia de un producto para abastecer a la población del mismo y ampliar su negocio con dichas transacciones.

Cuadro 5: Tipo de interés.

RUTAS	TIPO DE INTERÉS
Tfe.-Londres	2%
Tfe.-Cádiz	2,5%
Rotterdam-Tfe.	2%
Dunkerque-Hamb.	2%
Tfe.-Inglaterra	3%
Londres-Tfe.	2%
Tfe.-Caracas	3,5%
Hamburgo-Tfe.	3%
Ámsterdam-Tfe.	3%
Tfe.-Guayra	3%
Tfe.-Hamburgo	2,5%
Caracas-Cádiz	2%
Havana-Cádiz	3%
Havana-Tfe	2,5%
Ruan-Hamburgo	2,5%
L'Orient-Tfe.	2%
Gantes-Hamb.	2%
Rotterdam-Hamb.	2%
Campeche-Tfe.	4,5%
Tfe.-L'Orient	2%
Guayra-Tfe.	3,5%
Lille-Hamburgo	2,5%
Tfe.-Nueva York	3,5%
Guayra-Cádiz	2%
Portsmouth-Lond.	1,5%
Tfe.-Francia	3%
Tfe.-Baltimor	2%
L'Orient-Bengala	4%
Tfe.-Filadelphia	3%
Tfe.-Plymouth	1,5%
Tfe.-Havana	1,5%
Corves-Hamb.	2%
Bilbao-Tfe.	2%

Como se ha dicho durante este análisis, una parte que recoge el seguro es el tipo de interés, que está indirectamente vinculado con las rutas marítimas, pues se estima un porcentaje aproximado a cada destino, relacionado también con una carga similar. En este periodo se puede observar que el interés de los seguros oscila entre el 1,5% (como es el caso de las rutas pertenecientes a Tenerife-Havana, o Tenerife-Plymouth), perteneciendo al tipo de interés más a la baja, y el 4,5%, siendo el más alto en el caso de las rutas hechas de Campeche a Tenerife. El tipo de interés más estandarizado en estos años y en estas rutas es aproximadamente del 2,5-3%.

5. CONCLUSIONES

El motor principal de la economía isleña era el comercio exterior. El producto exportador, en nuestro estudio, el vino, permitía importar los productos más demandados por las islas, especialmente bienes manufacturados como el textil, azúcar, etc. Estas relaciones comerciales entre los diversos países se hacían mediante navíos, los cuales se veían obligados a asegurar al igual que sus cargas de mercancías o dinero porque la ubicación geográfica de las Islas Canarias era un punto estratégico (central) para la carga y descarga de dichas transacciones, y por el carácter insular de estas, habían constantes ataques por parte de los enemigos del Imperio hispano; por esta razón, entre otras, la aseguración marítima adquirió una elevada relevancia en la economía insular.

Los seguros suscritos por la firma comercial Cólogán manifiestan esta relevancia y, al propio tiempo, una de las claves de la economía insular. La expansión del comercio isleño se hizo posible gracias a los vínculos establecidos por la firma, es decir, gracias a las cadenas migratorias de esta familia, establecida en los países y rutas que frecuentan con sus negocios. El éxito de este comercio se conseguía a través del flujo de información que recibía la firma desde los distintos puntos geográficos mediante cartas, donde sus redactores indicaban las circunstancias de sus respectivos mercados.

En mi opinión, este trabajo me ha sido muy útil, ya que no sólo he abordado temas de interés sino que además he ampliado conocimientos de cara al ámbito laboral. Y uno de los aspectos que más me ha llamado la atención es que los comerciantes de esta época llevaran a cabo estrategias mercantiles tan complejas, siendo similares a las empleadas en la actualidad: exportar e importar productos para cubrir las necesidades de los demandantes, comercializarlos en el extranjero, asegurar los fletes por posibles pérdidas, además de introducir todas las partes que recoge un seguro (póliza, prima y premio). Y todo esto se llevó a cabo en un contexto en el que los protagonistas no tenían unas bases económicas y empresariales como las que tenemos hoy en día. Por último, cabe mencionar que, como se puede apreciar a lo largo del análisis, la economía con todas sus ramas es una ciencia vital para entender el desarrollo de un país.

6. BIBLIOGRAFÍA

GUIMERÁ RAVINA, A., «El Consulado británico en Canarias durante el siglo XVIII», en *Canarias e Inglaterra*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 101-130.

GUIMERÁ RAVINA, A., *Burguesía extranjera y comercio atlántico. La empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*, Santa Cruz de Tenerife, 1985.

HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M., «El comercio canario-americano y la exportación de harinas a Cuba en el siglo XVIII», *Vegueta*, 2 (1996), pp. 80-101.

LUXÁN MELÉNDEZ, S., «Guerra y economía: Canarias durante el conflicto bélico de 1808-1814», en DÍAZ BENÍTEZ, J. J., E. GALVÁN RODRÍGUEZ, y S. LUXÁN MELÉNDEZ (eds.), *Conflictos bélicos y relaciones internacionales (1793-1927). Canarias en la encrucijada de la Guerra de la Independencia*, Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, 2011.

MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M., «Los efectos del libre comercio sobre la economía canaria (1778-1824)», en *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Madrid, 1987, pp. 249-260.

MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M., «Canarias en el proyecto monetario ilustrado», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 38 (1992), pp. 281-376.

MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M., «La economía moderna», en BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (ed.), *Historia de Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 135-194.

MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M., «Reforma monetaria e integración política. La Real Pragmática de 1775», *Estudios Canarios*, 38 (1994), pp. 69-82.

MADUREL MARIMÓN, J., «Los seguros marítimos y el comercio con las islas de la Madera y Canarias (1495-1506)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 5 (1959), pp. 485-567.

TORTELLA CASARES, G., y otros (2014): *Historia del seguro en España*, pp. 24-67. Fundación Mapfre,

Páginas web de interés:

www.aeca.es

http://www.ecured.cu/index.php/Historia_de_la_contabilidad.

www.monografias.com

www.gobiernodecanarias.org

www.dialnet.es

7. APÉNDICES

7.1. Apéndice estadístico A

Seguros marítimos 1771-1787

Tabla A.1. Aseguradores y plazas

Nº	Asegurador	Plaza
1	Roberto Jones	Londres
2	Roberto Jones	Londres
3	Roberto Jones	Londres
4	Roberto Jones	Londres
5	Roberto Jones	Londres
6	Roberto Jones	Londres
7	Roberto Jones	Londres
8	Roberto Jones	Londres
9	Roberto Jones	Londres
10	Roberto Jones	Londres
11	Roberto Jones	Londres
12	Roberto Jones	Londres
13	Roberto Jones	Londres
14	Roberto Jones	Londres
15	Roberto Jones	Londres
16	Roberto Jones	Londres
17	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
18	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
19	Roberto Jones	Londres
20	Roberto Jones	Londres
21	Roberto Jones	Londres
22	Roberto Jones	Londres
23	Roberto Jones	Londres
24	Roberto Jones	Londres
25	Roberto Jones	Londres
26	Roberto Jones	Londres
27	Roberto Jones	Londres
28	Cologan Tfe.	Tfe.
29	Roberto Jones	Londres
30	Roberto Jones	Londres
31	Roberto Jones	Londres
32	Burges and Pollard	Londres
33	Roberto Jones	Londres
34	Roberto Jones	Londres
35	Burges and Pollard	Londres
36	Cologan Tfe.	Tfe.
37	Roberto Jones	Londres
38	Roberto Jones	Londres

39	Roberto Jones	Londres
40	Roberto Jones	Londres
41	Roberto Jones	Londres
42	Roberto Jones	Londres
43	Roberto Jones	Londres
44	Roberto Jones	Londres
45	Roberto Jones	Londres
46	Burges and Pollard	Londres
47	Burges and Pollard	Londres
48	Dn. Guill Tomas y Dn. Guill Palgrave	Londres
49	Dn. Guill Tomas y Dn. Guill Palgrave	Londres
50	Dn. Guill Tomas y Dn. Guill Palgrave	Londres
51	Dn. Guill Tomas y Dn. Guill Palgrave	Londres
52	Burges and Pollard	Londres
53	Burges and Pollard	Londres
54	Burges and Pollard	Londres
55	Burges and Pollard	Londres
56	Burges and Pollard	Londres
57	Dn. Guill Tomas y Dn. Guill Palgrave	Londres
58	Dn. Guill Tomas y Dn. Guill Palgrave	Londres
59	Dn. Guill Tomas y Dn. Guill Palgrave	Londres
60	Burges and Pollard	Londres
61	Burges and Pollard	Londres
62	Burges and Pollard	Londres
63	Dn. Guill Tomas y Dn. Guill Palgrave	Londres
64	Burges and Pollard	Londres
65	Burges and Pollard	Londres
66	Burges and Pollard	Londres
67	Burges and Pollard	Londres
68	Burges and Pollard	Londres
69	Burges and Pollard	Londres
70	Burges and Pollard	Londres
71	Burges and Pollard	Londres
72	Burges and Pollard	Londres
73	Burges and Pollard	Londres
74	Burges and Pollard	Londres
75	Burges and Pollard	Londres
76	Burges and Pollard	Londres
77	Burges and Pollard	Londres
78	Burges and Pollard	Londres
79	Burges and Pollard	Londres
80	Burges and Pollard	Londres
81	Burges and Pollard	Londres
82	Burges and Pollard	Londres
83	Burges and Pollard	Londres
84	Burges and Pollard	Londres
85	Burges and Pollard	Londres

86	Burges and Pollard	Londres
87	Burges and Pollard	Londres
88	Cologan Pollard	Londres
89	Cologan Pollard	Londres
90	Cologan Pollard	Londres
91	Cologan Pollard	Londres
92	Cologan Pollard	Londres
93	Cologan Pollard	Londres
94	Cologan Pollard	Londres
95	Cologan Pollard	Londres
96	Cologan Pollard	Londres
97	Cologan Pollard	Londres
98	Cologan Pollard	Londres
99	Cologan Pollard	Londres
100	Cologan Pollard	Londres
101	Cologan Pollard	Londres
102	Cologan Pollard	Londres
103	Cologan Pollard	Londres
104	Cologan Pollard	Londres
105	Cologan Pollard	Londres
106	Cologan Pollard	Londres
107	Cologan Pollard	Londres
108	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
109	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
110	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
111	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
112	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
113	Cologan Pollard	Londres
114	Cologan Pollard	Londres
115	Cologan Pollard	Londres
116	Cologan Pollard	Londres
117	Cologan Pollard	Londres
118	Cologan Pollard	Londres
119	Cologan Pollard	Londres
120	Cologan Pollard	Londres
121	Cologan Pollard	Londres
122	Cologan Pollard	Londres
123	Cologan Pollard	Londres
124	Cologan Pollard	Londres
125	Cologan Pollard	Londres
126	Cologan Pollard	Londres
127	Cologan Pollard	Londres
128	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
129	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
130	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
131	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
132	Cologan Pollard	Londres

133	Cologan Pollard	Londres
134	Cologan Pollard	Londres
135	Cologan Pollard	Londres
136	Cologan Pollard	Londres
137	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
138	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
139	Cologan Pollard	Londres
140	Cologan Pollard	Londres
141	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
142	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
143	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
144	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
145	Cologan Pollard and Cooper	Londres
146	Cologan Pollard and Cooper	Londres

Tabla A.2. Trayectos y mercancías

Nº	Trayecto	Concepto
1	Tfe.-Londres	Frutas a Londres. Limones
2	Tfe.-Cádiz	Riesgos a Cádiz. Cacao
3	Rotterdam-Tfe.	Efectos
4	Dunkerque-Hamburgo	Efectos
5	Rotterdam-Tfe.	Efectos
6	Tfe.-Inglaterra	Frutas a Londres. Navio, navios
7	Londres-Tfe.	Efectos
8	Tfe.-Londres	Riesgos a Londres. Plata y efectos
9		Buque La Corveta
10		Efectos
11	Tfe.-Caracas	Riesgos a Caracas
12	Hamburgo-Tfe.	Efectos
13		Efectos
14	Tfe.-Londres	Frutas a Londres. Retornos
15	Tfe.-Londres	Riesgos a Londres. Seda
16	Amsterdam-Tfe.	Efectos
17	Tfe.-Londres	Frutas a Londres. Retornos
18	Tfe.-Cádiz	Riesgos a Cádiz. Cacao
19	Tfe.-Londres	Frutas a Londres. Retornos
20	Tfe.-Guayra	Riesgos a Caracas
21	Tfe.-Hamburgo	Efectos
22	Guayra-Tfe.	Retornos
23	Londres-Tfe.	Frutas a Londres
24	Hamburgo-Tfe.	Efectos
25		Efectos
26	Tfe.-Londres	Frutas a Londres. Navio, navios
27	Caracas-Cádiz	Cacao

28	Caracas-Cádiz	Cacao
29		Frutas a Londres. Navio, navios
30	Dunkerque-Hamburgo	Efectos
31	Tfe.-Flandes	Efectos
32		Frutas a Londres. Retornos
33		Frutas a Londres. Navio, navios
34	Rotterdam-Tfe.	Efectos
35	Tfe.-Londres	Vino
36		Buques
37		Riesgos a Caracas
38		Frutas a Londres. Navio, navios
39		Frutas a Londres. Retornos en navio o navios
40		Frutas a Londres. Retornos
41	Dunkerque-Hamburgo	Efectos
42	Tfe.-Londres	Efectos. Navio o navios
43	Hamburgo-Tfe.	Efectos
44	Dunkerque-Hamburgo	Efectos
45	Rotterdam-Tfe.	Efectos
46	Tfe.- Caracas	Efectos
47	Tfe.-Londres	Frutas a Londres. Navio, navios
48		Frutas a Londres. Retornos
49	Guayra-Tfe.	Riesgos a Caracas. Cacao o dinero
50	Amsterdam-Tfe.	Efectos
51	Rotterdam-Tfe.	Efectos
52	Tfe.-Londres	Frutas a Londres. Navio, navios
53	Tfe.-L`Orient	Riesgos a L`Orient. Vinos
54	Tfe.- Cádiz	Cacao a Cádiz
55	Tfe.-Londres	Fruta a Londres
56	Dunkerque-Hamburgo	Efectos
57	Hamburgo-Tfe.	Efectos
58	Tfe.-Londres	Frutas a Londres
59	Rotterdam-Tfe.	Efectos
60	Tfe.-Londres	Riesgos a Cádiz. Cacao
61	Bilbao-Tfe.	Efectos. Hierro
62	Hamburgo-Tfe.	Efectos
63	Tfe.-Londres	Frutas a Londres
64	Tfe.-Londres	Frutas a Londres
65	Tfe.-Londres	Frutas a Londres
66	Guayra-Tfe.	Riesgos a Caracas. Cacao
67		Efectos. Buque
68	Amsterdam-Tfe.	Efectos. Buque
69	Dunkerque-Hamburgo	Efectos. Buque
70	Dunkerque-Hamburgo	Efectos. Buque
71	Rotterdam-Tfe.	Efectos.
72	Tfe.- Cádiz	Riesgos a Cádiz. Cacao
73	Tfe.- Londres	Frutas a Londres
74	Tfe.-Lorient	Riesgos a Lorient

75		Frutas a Londres
76	Tfe.- Inglaterra	Frutas a Londres. Navio Neutral
77	Tfe.- Hamburgo	Frutas a Londres. Navio Neutral
78	Tfe.- Hamburgo	Frutas a Londres
79	Tfe.- Inglaterra	Frutas a Londres
80	Rotterdam-Tfe.	Efectos. Cargazón
81	Corves-Hamburgo	Efectos
82	Tfe.- La Guayra	Riesgos a Caracas.
83	Tfe.- Londres	Eectos
84	Tfe.- Cádiz	Riesgos a Cádiz
85	Tfe.- Londres	Frutas a Londres
86		Riesgos a Londres
87		Riesgos a Londres
88	Tfe- Inglaterra	Frutas a Londres. Navíos hol, dim, sueco, esp, frc y hamb.
89	Tfe- Inglaterra	Frutas a Londres. Navíos hol, dim, sueco, esp, frc y hamb.
90	Guayra-Tfe.	Riesgos a Caracas. Cacao y Efectos
91	Campeche-Tfe	Ganancias y Pérdidas. Dinero y escritura.
92	Tfe.- Dunker-Hamb.	Frutas a Londres
93		Riesgos a Caracas
94		Riesgos a Hamburgo. Vinos
95		Frutas a Londres. Dinero
96		Frutas a Londres. Dinero
97	Rotterdam-Tfe.	Efectos
98	Dunkerque-Hamburgo	Efectos
99	Hamburgo-Tfe.	Efectos. Cargazón
100		Frutas a Londres
101	Londres- Tfe.	La Corveta La Orotava. Casco y quilla
102	Ruan-Hamburgo	Efectos
103	L´Orient-Tfe.	Efectos
104	Tfe-Londres	Riesgos a Londres. Vinos
105	Gantes-Hamburgo	Géneros
106	Hamburgo-Tfe.	Géneros
107		Frutas a Londres
108	Havana-Cádiz	Riesgos a la Havana
109	Havana-Tfe-	Riesgos a la Havana
110		Fragatas
111		Casco y quilla
112		Casco y quilla
113		Efectos
114	Tfe-Londres	Bergantil Scipion
115	Tfe-Londres	Bergantil Scipion
116		Vinos
117		Riesgos a L´Orient. Vinos
118		Gaspar de Franchy
119	Rotterdam-Hamburgo	Efectos
120	Rotterdam-Hamburgo	Efectos

121	Dunkerque-Hamburgo	Efectos
122		Efectos
123		Efectos
124	Tfe-Londres	Frutas a Londres
125	Tfe-Londres	Frutas a Londres
126		Frutas a Londres
127	Tfe.-Hamburgo	Riesgos a Hamburgo. Vinos
128	Tfe-Guayra	Efectos
129		Marca MD
130	Campeche-Tfe	Juan Agustín
131	Tfe.-Caracas	Riesgos a Caracas
132	Tfe.-Londres	Frutas a Londres
133	Tfe.-Londres	Frutas a Londres
134	Tfe.-L`Orient	Riesgos a L`Orient. Vinos
135	Tfe.-Londres	Vinos y Limones
136		Frutas a Londres
137		Escritura
138	Guayra-Tfe.	Teresa Alfonso Escobar
139	Tfe.-Londres	Frutas a Londres
140	Tfe.- Londres	Frutas a Londres
141	Tfe.- Guayra	Riesgos a Caracas
142	Tfe.- Guayra	Riesgos a Caracas
143		Navio
144	Tfe.-Caracas	Riesgos a Caracas
145	Tfe.- Londres	Frutas a Londres
146		Riesgos a Lorient

Tabla A.3. Póliza

Nº	Póliza			Rvn	Pfuerte	Ps	Rvn
	L	S	D				
1	3.000,00			3.000,00	0,00		
2	1.000,00			1.000,00	0,00		
3	200,00			200,00	0,00		
4	400,00			400,00	0,00		
5	230,00			230,00	0,00		
6	2.000,00			2.000,00	0,00		
7	100,00			100,00	0,00		
8	800,00			800,00	0,00		
9	285,00			285,00	0,00		
10	620,00			620,00	0,00		
11	1.000,00			1.000,00	0,00		
12	725,00			725,00	0,00		
13	515,00			515,00	0,00		
14	3.000,00			3.000,00	0,00		

15	360,00	360,00	0,00
16	450,00	450,00	0,00
17	3.000,00	3.000,00	0,00
18	1.600,00	1.600,00	0,00
19	2.000,00	2.000,00	0,00
20	1.500,00	1.500,00	0,00
21	530,00	530,00	0,00
22	3.500,00	3.500,00	0,00
23	1.000,00	1.000,00	0,00
24	4.600,00	4.600,00	0,00
25	240,00	240,00	0,00
26	3.000,00	3.000,00	0,00
27	4.500,00	4.500,00	0,00
28	500,00	500,00	0,00
29	2.000,00	2.000,00	0,00
30	780,00	780,00	0,00
31	170,00	170,00	0,00
32	330,00	330,00	0,00
33	2.000,00	2.000,00	0,00
34	350,00	350,00	0,00
35	300,00	300,00	0,00
36	130,00	130,00	0,00
37	1.300,00	1.300,00	0,00
38	4.000,00	4.000,00	0,00
39	3.000,00	3.000,00	0,00
40	5.000,00	5.000,00	0,00
41	1.202,00	1.202,00	0,00
42	5.000,00	5.000,00	0,00
43	9.995,00	9.995,00	0,00
44	490,00	490,00	0,00
45	330,00	330,00	0,00
46	1.000,00	1.000,00	0,00
47	3.000,00	3.000,00	0,00
48	4.000,00	4.000,00	0,00
49	1.500,00	1.500,00	0,00
50	360,00	360,00	0,00
51	72,00	72,00	0,00
52	3.000,00	3.000,00	0,00
53	1.350,00	1.350,00	0,00
54	1.250,00	1.250,00	0,00
55	3.000,00	3.000,00	0,00
56	1.820,00	1.820,00	0,00
57	1.500,00	1.500,00	0,00
58	600,00	600,00	0,00
59	3.370,00	3.370,00	0,00
60	2.000,00	2.000,00	0,00
61	525,00	525,00	0,00

62	8.500,00	8.500,00	0,00		
63	1.000,00	1.000,00	0,00		
64	500,00	500,00	0,00		
65	4.500,00	4.500,00	0,00		
66	1.000,00	1.000,00	0,00		
67	10.700,00	10.700,00	0,00		
68	1.445,00	1.445,00	0,00		
69	780,00	780,00	0,00		
70	660,00	660,00	0,00		
71	3.700,00	3.700,00	0,00		
72	1.600,00	1.600,00	0,00		
73	3.000,00	3.000,00	0,00		
74	3.000,00	3.000,00	0,00		
75	5.000,00	5.000,00	0,00		
76	5.000,00	5.000,00	0,00		
77	2.000,00	2.000,00	0,00		
78	2.000,00	2.000,00	0,00		
79	2.000,00	2.000,00	0,00		
80	3.850,00	3.850,00	0,00		
81	250,00	250,00	0,00		
82	3.000,00	3.000,00	0,00		
83	3.000,00	3.000,00	0,00		
84	1.600,00	1.600,00	0,00		
85	2.400,00	2.400,00	0,00		
86	150,00	150,00	0,00		
87	300,00	300,00	0,00		
88	2.000,00	2.000,00	0,00		
89	2.500,00	2.500,00	0,00		
90	2.000,00	2.000,00	0,00		
91	1.500,00	1.500,00	0,00		
92	4.000,00	4.000,00	0,00		
93	6.000,00	6.000,00	0,00		
94	2.000,00	2.000,00	0,00		
95	8.000,00	8.000,00	0,00		
96	500,00	500,00	0,00		
97	2.900,00	2.900,00	0,00		
98	1.000,00	1.000,00	0,00		
99	7.245,00	7.245,00	0,00		
100	10.000,00	10.000,00	0,00		
101	1.000,00	1.000,00	0,00		
102	100,00	100,00	0,00		
103	400,00	400,00	0,00		
104	3.000,00	3.000,00	0,00		
105	450,00	450,00	0,00		
106	8.450,00	8.450,00	0,00		
107	3.000,00	3.000,00	0,00		
108		0,00		2.000,00	40.000,00

109		0,00	14.000,00	280.000,00
110		0,00	1.900,00	38.000,00
111		0,00	8.000,00	120.000,00
112		0,00	4.000,00	60.000,00
113	2.250,00	2.250,00	0,00	0,00
114	1.500,00	1.500,00	0,00	0,00
115	1.700,00	1.700,00	0,00	0,00
116	108,00	108,00	0,00	0,00
117	480,00	480,00	0,00	0,00
118	40,00	40,00	0,00	0,00
119	200,00	200,00	0,00	0,00
120	800,00	800,00	0,00	0,00
121	650,00	650,00	0,00	0,00
122	3.780,00	3.780,00	0,00	0,00
123	700,00	700,00	0,00	0,00
124	10.000,00	10.000,00	0,00	0,00
125	1.000,00	1.000,00	0,00	0,00
126	3.000,00	3.000,00	0,00	0,00
127	1.800,00	1.800,00	0,00	0,00
128		0,00	2.100,00	31.500,00
129		0,00	5.200,00	78.000,00
130		0,00	2.533,00	37.995,00
131		0,00	4.800,00	72.000,00
132	2.000,00	2.000,00	0,00	0,00
133	8.000,00	8.000,00	0,00	0,00
134	5.000,00	5.000,00	0,00	0,00
135	2.000,00	2.000,00	0,00	0,00
136	1.800,00	1.800,00	0,00	0,00
137		0,00	8.009,00	160.180,00
138		0,00	1.000,00	20.000,00
139	4.880,00	4.880,00	0,00	0,00
140	1.500,00	1.500,00	0,00	0,00
141		0,00	7.000,00	105.000,00
142		0,00	500,00	7.500,00
143		0,00	510,00	7.650,00
144		0,00	4.150,00	62.250,00
145	170,00	170,00	0,00	
146	5.000,00	5.000,00	0,00	
TOTAL			0,00	1.120.075,00

7.2. APÉNDICE ESTADÍSTICO B

Seguros marítimos 1787-1790

Tabla B.1. Aseguradores y plazas

Nº	Asegurador	Plaza
----	------------	-------

1	Cologan Pollard and Cooper	Londres
2	Juan Pedro Merry	Londres
3	Cologan Pollard and Cooper	Londres
4	Cologan Pollard and Cooper	Londres
5	Cologan Pollard and Cooper	Londres
6	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
7	Cologan Pollard and Cooper	Londres
8	Cologan Pollard and Cooper	Londres
9	Cologan Pollard and Cooper	Londres
10	Cologan Pollard and Cooper	Londres
11	Cologan Pollard and Cooper	Londres
12	Cologan Pollard and Cooper	Londres
13	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
14	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
15	Cologan Pollard and Cooper	Londres
16	Cologan Pollard and Cooper	Londres
17	Cologan Pollard and Cooper	Londres
18	Cologan Pollard and Cooper	Londres
19	Cologan Pollard and Cooper	Londres
20	Cologan Pollard and Cooper	Londres
21	Cologan Pollard and Cooper	Londres
22	Cologan Pollard and Cooper	Londres
23	Cologan Pollard and Cooper	Londres
24	Cologan Pollard and Cooper	Londres
25	Cologan Pollard and Cooper	Londres
26	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
27	Cologan Pollard and Cooper	Londres
28	Cologan Pollard and Cooper	Londres
29	Cologan Pollard and Cooper	Londres
30	Cologan Pollard and Cooper	Londres
31	Cologan Pollard and Cooper	Londres
32	Cologan Pollard and Cooper	Londres
33	Cologan Pollard and Cooper	Londres
34	Cologan Pollard and Cooper	Londres
35	Cologan Pollard and Cooper	Londres
36	Cologan Pollard and Cooper	Londres
37	Cologan Pollard and Cooper	Londres
38	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
39	Cologan Pollard and Cooper	Londres
40	Cologan Pollard and Cooper	Londres
41	Eduardo y Jacobo Gough	Cádiz
42	Cologan Pollard and Cooper	Londres
43	Cologan Pollard and Cooper	Londres
44	Cologan Pollard and Cooper	Londres
45	Cologan Pollard and Cooper	Londres

Tabla B.2. Trayectos y mercancías

Nº	Trayecto	Concepto
1		Efectos
2	Tfe.-Londres	Frutas a Londres
3	Tfe.-Londres	Frutas a Londres
4	Tfe.-Londres	Frutas a Londres
5	Tfe.-Londres	Frutas a Londres
6	Tfe.-Caracas	Riesgos a Caracas. Efectos
7		Frutas a Londres
8	Hamb- Tfe.	Efectos
9	Lille- Hamb	Efectos
10	Tfe.-Nueva York	Riesgos Nueva York. Vinos
11	Tfe-Londres	Frutas a Londres
12	Tfe.- Lorient	Riesgos a Lorient. Vinos
13	Tfe.- Caracas	Riesgos a Caracas. Efectos
14	Guayra- Cádiz	Riesgos a Caádiz. Cacao
15		Riesgos a Lorient. Vinos
16	Portsmouth-Londres	Riegos a Londres. Interés
17		Riesgos a Charlestone. Vinos
18	Tfe.- Francia	Riesgos a la Isla de Francia. Vinos
19		Frutas a Londres. Dinero
20		Frutas a Londres
21	Tfe.- Baltimor	Riesgos a Baltimor. Pipas de vino
22	Tfe.- Francia	Riesgos a la Isla de Francia y Borbón. Vinos
23		Frutas a Londres. Dinero
24		Frutas a Londres. Bergantil
25	Tfe.- Nueva York	Riesgos a Nueva York. Vinos.
26	Tfe.- Caracas	Riesgo a Caracas. Cajón obra
27		Frutas a Londres. Bergantil
28		Frutas a Londres. Bergantil
29	Tfe.- Londres	Frutas a Londres
30	Tfe.- Londres	Frutas a Londres
31	L`Orient-Bengala	Riesgos a L`Orient. A Bengala
32	Tfe.- Filadelfia	Riesgos a Filadelfia
33	Tfe.- Londres	Frutas a Londres
34	Tfe.- Plymouth	Frutas a Londres. Bergantil
35	Tfe.- Londres	Letras a Londres
36	Tfe.- Londres	Letras a Londres
37	Tfe.- Londres	Letras a Londres
38	Tfe.- Guayra	Riesgos a Caracas. Navio.
39	Tfe.- Baltimore	Riesgos a Nueva York. Vinos.

40	Tfe.- Havana	Efectos
41		Agustín Yanes de la Camara. Fragata
42	Tfe.- Nueva York	Riesgos a Nueva York. Navio
43	Tfe.- Londres	Letras a Londres
44	Tfe. Philadelphia	Riesgos a Philadelphia. Bergantil
45	Tfe.- Hamburgo	Bergantil

Tabla B.3. Póliza

Nº	Póliza						
	L	S	D	Libras	Rvn	Pesos	Rvn
1	550,00			550,00	0,00		0,00
2	500,00			500,00	0,00		0,00
3	500,00			500,00	0,00		0,00
4	2.000,00			2.000,00	0,00		0,00
5	3.000,00			3.000,00	0,00		0,00
6				0,00		2800	42.000,00
7	25,00			25,00	0,00		0,00
8	560,00			560,00	0,00		0,00
9	385,00			385,00	0,00		0,00
10	1.200,00			1.200,00	0,00		0,00
11	3.000,00			3.000,00	0,00		0,00
12	3.300,00			3.300,00	0,00		0,00
13				0,00		2200	33.000,00
14				0,00		4976	74.640,00
15	3.300,00			3.300,00	0,00		0,00
16	1.250,00			1.250,00	0,00		0,00
17	200,00			200,00	0,00		0,00
18	700,00			700,00	0,00		0,00
19	3.000,00			3.000,00	0,00		0,00
20	425,00			425,00	0,00		0,00
21	120,00			120,00	0,00		0,00
22	3.200,00			3.200,00	0,00		0,00
23	800,00			800,00	0,00		0,00
24	1.000,00			1.000,00	0,00		0,00
25	1.900,00			1.900,00	0,00		0,00
26				0,00		700	10.500,00
27	1.000,00			1.000,00	0,00		0,00
28	330,00			330,00	0,00		0,00
29	900,00			900,00	0,00		0,00
30	1.500,00			1.500,00	0,00		0,00
31	780,00			780,00	0,00		0,00
32	670,00			670,00	0,00		0,00
33	225,00			225,00	0,00		0,00
34	260,00			260,00	0,00		0,00
35	1.500,00			1.500,00	0,00		0,00

36	1.000,00	1.000,00	0,00		0,00
37	300,00	300,00	0,00		0,00
38		0,00		4500	67.500,00
39	550,00	550,00	0,00		0,00
40		0,00		300	4.500,00
41		0,00		235	4.700,00
42	650,00	650,00	0,00		0,00
43	1.500,00	1.500,00	0,00		0,00
44	1.500,00	1.500,00	0,00		0,00
45	600,00	600,00	0,00		0,00
TOTAL			0,00		236.840,00

Fuente: elaboración propia (nota: las filas y columnas sin datos es debido a que la información no estaba recogida en los libros diario, y los datos resaltados en negrita están estimados).